

Vorlage der Spezialkommission 2009/4 «Neues Bahn- und Buskonzept sowie Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau»

vom 19. Mai 2009

09-39

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission 2009/4 hat die Vorlage über das neue Bahn- und Buskonzept sowie die Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau vom 31. März 2009 (Amtsdruckschrift 09-29) an insgesamt zwei Sitzungen beraten. Die Vorlage wurde vom zuständigen Regierungsrat Dr. Reto Dubach sowie dem stellvertretenden Kantonsingenieur, Peter Eberlin, und dem Leiter der Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr, Patrick Altenburger, vorgestellt und vertreten. Das Protokoll führte Jakob Deppe.

1. Ausgangslage

Einleitend wurde von den Vertretern des Baudepartements darauf hingewiesen, dass es sich bei der Vorlage um ein Gesamtkonzept handelt, dessen Zielsetzung es ist, das neue Bahn- und Buskonzept mit Verbindungen im Halbstundentakt für den unteren Klettgau einzuführen. Die Anpassungen im Strassenbereich werden nur vorgenommen, weil der Halbstundentakt eingeführt werden soll. Ohne Halbstundentakt müssten die Bahnübergänge nicht aufgehoben werden. Zudem ist die Vorlage Teil eines Gesamtpaketes, welches in den nächsten Jahren realisiert werden soll. Dieses Paket umfasst auch den Ausbau der Bahnlinie der Deutschen Bahn (DB) auf Doppelspur und die Elektrifizierung der DB-Linie. Die Vorlage setzt die bisherigen Beschlüsse des Kantonsrates fort und baut auf der gleich lautenden Orientierungsvorlage vom 16. August 2005 (Amtsdruckschrift 05-68) auf. Insbesondere erfüllt die Vorlage das Postulat Nr. 15 betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau, das vom Kantonsrat am 6. Mai 2002 erheblich erklärt und mit 54 zu 4 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen wurde.

2. Eintreten auf die Vorlage

In der ersten Kommissionssitzung vom 8. Mai 2009 war das Eintreten auf die Vorlage unbestritten. Es wurde allgemein betont, dass die Vorlage und damit der Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Voraussetzung für die Verbesserung der Standortgunst im Klettgau für Wohnen und Arbeiten ist. Sie ergänzt die bereits beschlossenen Massnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsförderung und des Wohnortmarketings. Die Kommissionsmitglieder zeigten grosses Verständnis für die Anliegen aus dem Klettgau und den Nachholbedarf beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Die Vorlage wurde im Grundsatz von allen Kommissionsmitgliedern positiv gewürdigt. Zur Frage der wegfallenden Busverbindungen für Guntmadingen wurde festgehalten, dass als Ersatzlösung ein spezielles Angebot mit einem Kleinbus vorgesehen ist, der in Beringen stündlich den Anschluss auf die Bahn herstellt. Für Hallau, Oberhallau und Wilchingen sowie Osterfingen sind Busverbindungen im Halbstundentakt vorgesehen, die schlanke Anschlüsse auf die Bahn herstellen. Trasadingen soll grundsätzlich nur noch durch die Bahn im Halbstundentakt erschlossen werden, was gegenüber den bestehenden Busverbindungen eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeit nach Schaffhausen bringt. Die vorberatende Kommission ist sich der überregionalen Bedeutung dieser Vorlage für den Bahnverkehr nach Basel einig und möchte auch gegenüber den Gemeindeversammlungen vom 19. Juni 2009 in Neunkirch und Wilchingen ein positives und starkes Signal setzen. Der Kommunikation und historischen Bedeutung dieser Vorlage sowie der einzelnen Zusammenhänge ist daher nach Auffassung der Kommission im Verlauf der weiteren Beratungen die nötige Beachtung zu schenken.

Mit **11 : 0** Stimmen wurde von der Kommission an der ersten Sitzung einstimmig Eintreten auf die Vorlage beschlossen.

3. Detailberatung

In der Detailberatung der Vorlage an der zweiten Sitzung vom 19. Mai 2009 wurden die Verkehrssituation beim Knoten Unterneuhaus und die von Kantonsrätin Martina Munz zur Diskussion gestellte Fussgängerunterführung für den Langsamverkehr zur Querung der Kantonsstrasse H13 Neunkirch - Trasadingen einer vertieften Prüfung unterzogen. Dazu wurde den Kommissionsmitgliedern die Stellungnahme der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) vom 14. Mai 2009 zur Verfügung gestellt. Diese Beurteilung kommt zum Schluss, dass aus Sicht bfu an der fraglichen Kreuzung weder eine Fussgängerunterführung noch eine Fussgängerlichtsignalanlage gerechtfertigt sind und solche Massnahmen nicht weiterverfolgt werden sollten. Gestützt auf dieses Gutachten wurde kein Antrag eingereicht. Die Vertreter der Verwaltung haben aber zugesichert, beim Detailprojekt die Verschiebung der Fussgängerstreifens über die H13 beim Knoten Unterneuhaus nach Osten in Abstimmung mit der Gemeinde Wilchingen nochmals zu prüfen, um die optimale Lage für den Langsamverkehr aus dem Gebiet "Haslach" zum Bahnhof Wilchingen-Hallau zu bestimmen. Dieser Auftrag der Kommission wurde vom Baudirektor entgegen genommen und es werden auch nochmals flankierende Massnahmen zur Einhaltung der maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h geprüft, um die Situation für den Langsamverkehr zu entschärfen. Insgesamt stiessen die Bauvorhaben in Wilchingen jedoch auf Zustimmung. Die Möglichkeit, auch den Bahnhof Wilchingen-Hallau als Anschlussknoten zwischen Bahn und Bus auszubilden, stiess in der Kommission ebenfalls auf breite Zustimmung. Einzig die Führung des Veloverkehrs entlang der DB-Linie und der H13 soll im Detailprojekt nochmals untersucht und nach Möglichkeit optimiert werden.

Bei den Bauprojekten in Neunkirch hat sich die Kommission eingehend mit der Aufhebung des Bahnübergangs "Erlen" auseinandergesetzt. Damit sich die Deutsche Bahn mit einem Drittel an den Kosten aller Massnahmen in Neunkirch und insbesondere an der neuen Strassenführung südlich der DB-Linie sowie der Renaturierung des Grebengrabens und der neuen Wasserfassung beteiligt, muss der Bahnübergang "Erlen" aufgehoben werden. Eine ersatzlose Aufhebung wurde bei der Projektierung verworfen, weil die beabsichtigte Überführung für das Radwegnetz sowie die Fussgänger und den landwirtschaftlichen Verkehr von grossem Nutzen ist und auch der lokalen Erschliessung des Quartiers "Glaser" nördlich der Bahnlinie dient. Die nächste Querung der Bahnlinie östlich von Neunkirch ist erst beim Bahnübergang "Schmerlat" möglich, der beibehalten wird. Obwohl einzelne Mitglieder der Kommission den Nutzen dieser Überführung in Frage stellen, wurde keine Projektänderung beantragt. Ebenso stiess auch der Neubau des Grundwasserpumpwerks "Erlen" als Ersatz für "Muzell" auf Verständnis. Gemäss den geltenden Grundsätzen des kantonalen Amtes für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz soll Neunkirch über ein zweites Standbein bei der Wasserversorgung verfügen. Von der Verlegung der Grundwasserschutzzone profitiert auch der Doppelspurausbau der DB und der landwirtschaftliche Betrieb in unmittelbarer Nähe der bestehenden Grundwasserfassung "Muzell". Der Renaturierung des Grebengrabens und einer umweltgerechten Projektierung sowie Ausführung der Bauvorhaben auf Strasse und Schiene soll bei der weiteren Bearbeitung die nötige Beachtung geschenkt werden. Einzelne Kommissionsmitglieder haben sich gefragt, welche Angriffspunkte denn das Projekt überhaupt beinhalte, nachdem der Kanton in vielen Belangen auf die Anliegen der Gemeinden eingegangen ist. Mehrheitlich "bewahrende Kräfte" haben in der öffentlichen Diskussion von mehr Strassenverkehr, dem Ortsbildschutz sowie den Kosten und allgemein den in Frage gestellten Vorteilen gewarnt. Offenbar haben diese Kreise nicht verstanden, dass sich dem Klettgau mit den Vorhaben der DB zum 150-Jahr-Jubiläum der Bahnlinie eine grosse und einmalige Chance bietet, die Bahninfrastruktur für einen zukunftsgerichteten Betrieb im Halbstundentakt zu modernisieren. Sowohl Neunkirch als auch Wilchingen erhalten für ihren

vertretbaren Gemeindebeitrag einen Mehrwert an Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, der im weiteren Prozess noch stärker zu betonen ist. Die Mitglieder der Kommission sind sich einig, dass diese grosse Chance für den Klettgau zu nutzen ist und sich in den nächsten Jahren nicht wiederholen wird. Einzelne Mitglieder der Kommission bemängelten gar, dass keine weitere Etappe zur Aufhebung der Bahnübergänge im Dreieck Beringen - Löhningen - Guntmadingen vorgesehen ist. Nach Auffassung des Baudepartements soll die Aufhebung weiterer Bahnübergänge an Kantonsstrassen vorderhand nicht mehr weiterverfolgt werden, weil mit dem Agglomerationsprogramm über anderweitige Investitionsvorhaben im Verkehrsbereich zu entscheiden ist, die ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Eine Mehrheit der Kommission teilt diese Auffassung, anerkennt aber das Bedürfnis von Guntmadingen besser an den öffentlichen Verkehr und den Bahnhof Beringen angebunden zu werden. Die bestehende Strassenüberführung beim Bahnhof Beringen ermöglicht eine niveaufreie Querung der Bahnlinie für einen Kleinbus.

Fragen zum Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden konnten von den Vertretern der Verwaltung plausibel und nachvollziehbar beantwortet werden. Massgebend für die Projekte im Strassenverkehr sind das Strassengesetz und die entsprechenden Verkehrsflächen für den kommunalen Strassenverkehr und den privaten Überlandverkehr. Dieser Flächenschlüssel bestimmt nach Abzug der Beiträge Dritter die einzelnen Prozent- und Kostenanteile der Gemeinden. Eine Beteiligung der Gemeinde Hallau am Projekt in Wilchingen wäre nach Auffassung der Kommission positiv zu werten und zu würdigen, ist aber letztlich Verhandlungssache zwischen Wilchingen und Hallau.

Nach eingehender Diskussion wurden die einzelnen Vorhaben von der Kommission als ausgereift und durchdacht beurteilt. Abgesehen von der im Detail- und Ausführungsprojekt zu prüfenden Lage des Fussgängerstreifens beim Knoten Unterneuhaus in Wilchingen wurden keine weiteren Prüfaufträge oder Anträge zur Projektänderung gestellt.

Die Kommission ist auch damit einverstanden, dass das Postulat Nr. 15 von Martina Munz vom 17. September 2001 betreffend Attraktivierung des Verkehrs im Klettgau mit dieser Vorlage abgeschrieben wird.

Ziel des Vorstosses war eine koordinierte Verkehrspolitik im Klettgau, die parteiübergreifend mitgetragen wurde und letztlich nun mit dieser Vorlage in den wesentlichen Teilen erfüllt wird.

4. Beschlüsse der Kommission

Nach der Beantwortung der Detailfragen fasste die Spezialkommission, ohne materielle Korrektur der Vorlage, folgende Beschlüsse:

- 4.1 ¹ Für das neue Bahn- und Buskonzept im Klettgau mit Verbindungen im Halbstundentakt wird nach Abzug der Gemeindebeiträge ein jährlicher Staatsbeitrag von Fr. 1'200'000.-- bewilligt.
- ² Der Beitrag entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2008 und kann vom Regierungsrat um die ausgewiesene Teuerung erhöht werden.
- ³ Er reduziert sich um allfällige Beiträge Dritter.

Zustimmung 10 : 0, bei einer Abwesenheit

- 4.2 ¹ Für die Aufhebung der beiden Bahnübergänge "Erlen" und "Grosser Letten" in Neunkirch sowie für die Aufhebung der drei Bahnübergänge "Unterneuhaus",

"Trasadingerstrasse" und "Chrummenlanden" in Wilchingen wird ein Gesamtkredit von Fr. 18'400'000.-- bewilligt.

² Der Kredit entspricht dem Projekt- und Preisstand vom Dezember 2008 und wird bis zur Fertigstellung der einzelnen Objekte um die ausgewiesene Teuerung sowie allfällige Anpassungen der Mehrwertsteuer erhöht.

Zustimmung 10 : 0, bei einer Abwesenheit

4.3 ¹ Dieser Beschluss untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten der einzelnen Artikel. Für das Inkrafttreten ist die Zustimmung der betroffenen Einwohnergemeinden und der deutschen Vertragspartner zu ihrem Kostenanteil erforderlich.

³ Dieser Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzesammlung aufzunehmen.

Zustimmung 10: 0, bei einer Abwesenheit

4.4 **In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage mit 10 : 0 Stimmen bei einer Abwesenheit zugestimmt.**

Mit der Empfehlung an den Kantonsrat zur Annahme wurde damit die Vorlage einstimmig verabschiedet.

Für die Spezialkommission:

Martin Kessler, Präsident

Franz Baumann
Erich Gysel
Beat Hedinger
Peter Kämpfer
Bernhard Müller
Martina Munz
Hans Schwaninger
Dino Tamagni
Thomas Wetter
Regula Widmer